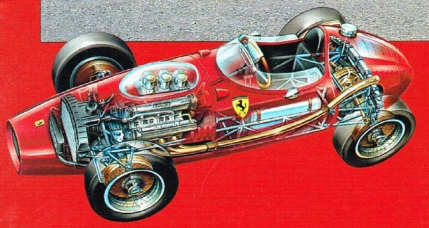
EL MITO

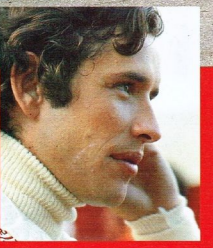
34

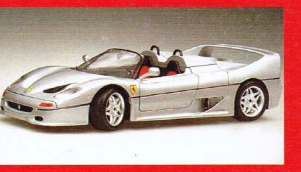
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

330 GT 2+2:
la coupé
para ejecutivos







Dino 246 F1:
Campeón del mundo

Jacky Ickx: el
pequeño rey
sin corona

Modelismo:
todas las F50
en miniatura

10034
9 789504 900306
$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 34

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en abril de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C. - Buenos Aires - República Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

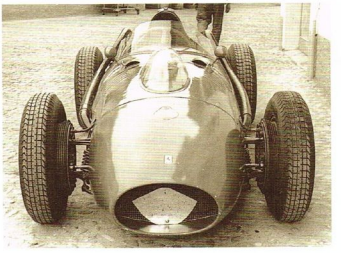
Dino 246 F1, la protagonista

1958: Mike Hawthorn se corona Campeón del Mundo dos años después del éxito de Fangio. Un resultado que demostró cómo, luego de la 801 cedida por Lancia, la Casa era capaz de construir un auto ganador.

Arriba, Mike Hawthorn al volante de la Dino 246 F1 en el GP de Italia 1958. A la derecha, el auto visto de frente.

La Dino 246 de Fórmula 1 le permitió a Mike Hawthorn coronarse Campeón del Mundo en 1958, dos años después del éxito mundial de Juan Manuel Fangio con la Lancia Ferrari 801.

El auto tuvo una importancia fundamental, porque permitió demostrar que una monoplaza enteramente construida por la Casa de Maranello podía ser ganadora.



ES UN AÑO TRAGICO: MUEREN MUSSO Y COLLINS

En un año terrible, marcado por las muertes de Luigi Musso y Peter Collins, Ferrari fue superada sólo por Vanwall en la clasificación reservada a los constructores, calculada sobre la base de los seis mejores resultados obtenidos por cada casa. En términos de puntaje absoluto, en realidad Ferrari había logrado empatar con Vanwall al final de la temporada.

La Dino 246 fue realizada partiendo de la base de la Dino 156 de Fórmula 2, equipada inicialmente con un motor seis cilindros en V de 1500 centímetros cúbicos. La evolución de la Dino 156 llevó a la utilización, en ocasión del Gran Premio de Módena de 1957, de un motor de 1860 cm^3 y de un seis cilindros de 2195 cm^3, sobre los dos chasis realizados hasta entonces.

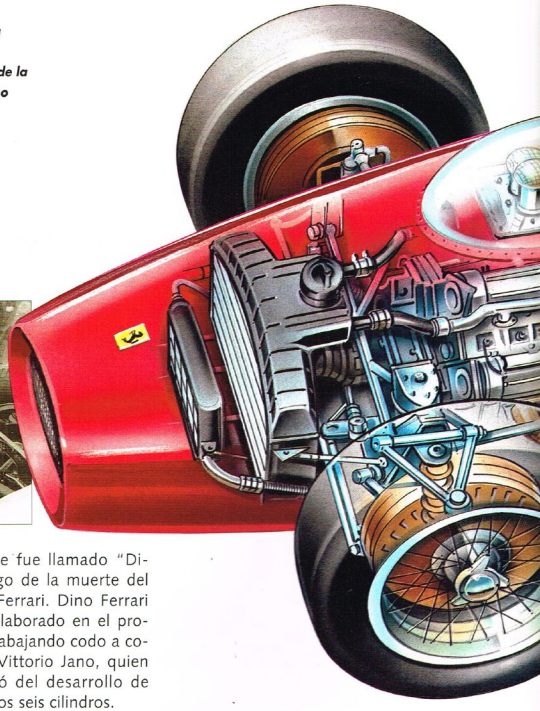
LA HISTORIA DE LA DINO 246 F1 COMIENZA EN MARRUECOS EN 1957

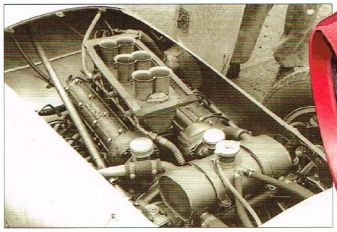
En el Gran Premio de Marruecos de 1957, programado para el 19 de octubre, la Ferrari alcanzó la última evolución del modelo, presentando en la línea de largada

FICHA TECNICA

Motor:	delantero y longitudinal, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 85 x 71 mm, cilindrada 2417,33 cm³, compresión 9,8:1
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores de doble cuerpo Weber
Potencia:	80 CV a 8500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja transversal de 4 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	delanteras independientes con cuadriláteros deformables, traseras puente De Dion
Neumáticos:	de 16 pulgadas, Englebert
Dirección:	tornillo sin fin
Frenos:	tambores
Dimensiones:	4,03/1,50/0,98 metros
Ejes:	del. 1,24 m, tras. 1,24 m
Capacidad tanque:	160 litros
Peso:	560 kilos
Unidades producidas:	6

El corte muestra la simpleza mecánica de la Ferrari Dino 246 F1.





El motor de la Dino 246 F1: un seis cilindros en V de 280 caballos de potencia.

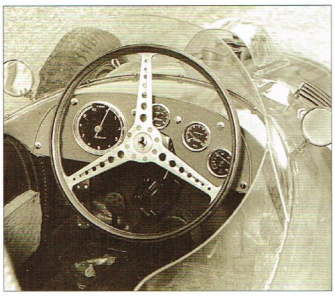
las dos Dino, equipadas, respectivamente, con el motor de 2196 cm³ (en el auto confiado a Hawthorn) y con un nuevo seis cilindros de 2417 cm³ (en la monoplaza manejada por Collins).

EN 1958 SE USA LA AERONAFTA EN LUGAR DE LAS MEZCLAS ESPECIALES

Esta última fue la solución definitiva adoptada por la Dino 246 de Fórmula 1 que se usaría en el Campeonato Mundial de 1958. Respetando a pleno los reglamentos que iban a entrar en vigencia al año siguiente, Ferrari comenzó a emplear, ya desde esa carrera, la aeronafta con un máximo de 130 octanos, en lugar de las mezclas especiales con las que se habían alimentado los motores de Fórmula 1 hasta entonces.

La historia de la Dino 246 había comenzado algún tiempo antes, con el proyecto de un motor seis cilindros en V que fue llamado "Dino" luego de la muerte del hijo de Ferrari. Dino Ferrari había colaborado en el proyecto, trabajando codo a codo con Vittorio Jano, quien se ocupó del desarrollo de los nuevos seis cilindros.

El habitáculo de la 246 F1.

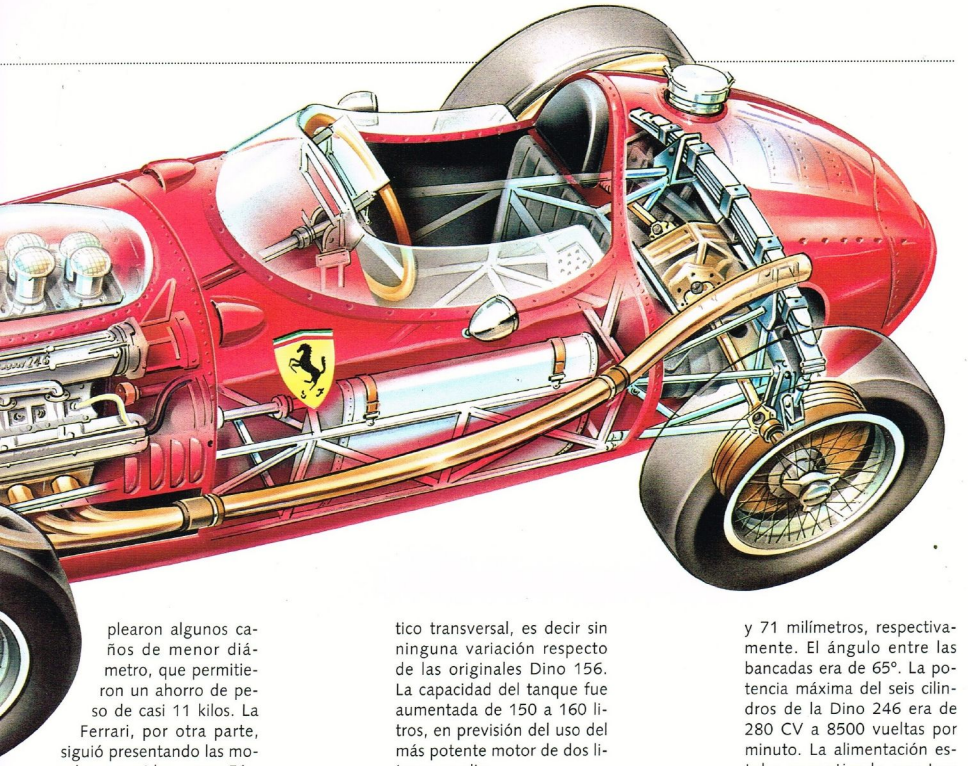


RETOMO LA TECNICA DE LA F2 DE 1957

La Dino 246 de Fórmula 1 retomó las soluciones técnicas de la monoplaza de Fórmula 2 utilizada en la temporada anterior. Sólo el chasis tubular sufrió leves modificaciones en los nuevos autos preparados para el Gran Premio de Argentina. Se em-

LOS RESULTADOS DE LA DINO 246

GP de Argentina, *19 de enero*	*2° Musso, 3° Hawthorn*
GP de Mónaco, *18 de mayo*	*2° Musso, 3° Collins*
GP de Holanda, *25 de mayo*	*5° Hawthorn*
GP de Bélgica, *15 de junio*	*2° Hawthorn*
GP de Francia, *6 de julio*	*1° Hawthorn, 3° von Trips, 5° Collins*
GP de Inglaterra, *19 de julio*	*1° Collins, 2° Hawthorn*
GP de Alemania, *3 de agosto*	*5° von Trips*
GP de Portugal, *24 de agosto*	*2° Hawthorn, 5° von Trips*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*2° Hawthorn, 3° Hill*
GP de Marruecos, *19 de octubre*	*2° Hawthorn, 3° Hill*



plearon algunos caños de menor diámetro, que permitieron un ahorro de peso de casi 11 kilos. La Ferrari, por otra parte, siguió presentando las monoplazas nacidas como Fórmula 2, equipadas con el más reciente motor de 2417 cm^3. Las suspensiones delanteras eran independientes, con dobles triángulos, mientras que las traseras tenían un puente De Dion con elástico transversal, es decir sin ninguna variación respecto de las originales Dino 156. La capacidad del tanque fue aumentada de 150 a 160 litros, en previsión del uso del más potente motor de dos litros y medio.

SEIS CILINDROS EN V CON UNA POTENCIA DE 280 CABALLOS

El motor tenía una cilindrada efectiva de 2417 centímetros cúbicos, con las medidas de diámetros y carrera de 85 y 71 milímetros, respectivamente. El ángulo entre las bancadas era de 65°. La potencia máxima del seis cilindros de la Dino 246 era de 280 CV a 8500 vueltas por minuto. La alimentación estaba garantizada por tres carburadores doble cuerpo Weber. Antes del comienzo de la temporada, también se probaron carburadores Solex, pero los Weber fueron preferidos por los motoristas de la Ferrari. La caja de cuatro velocidades más marcha atrás estaba ubicada en la parte trasera del vehículo, en posición transversal; formaba un único bloque con el diferencial autobloqueante ZF. La conexión con el motor estaba asegurada por un árbol de transmisión que corría a la izquierda de la butaca del piloto.

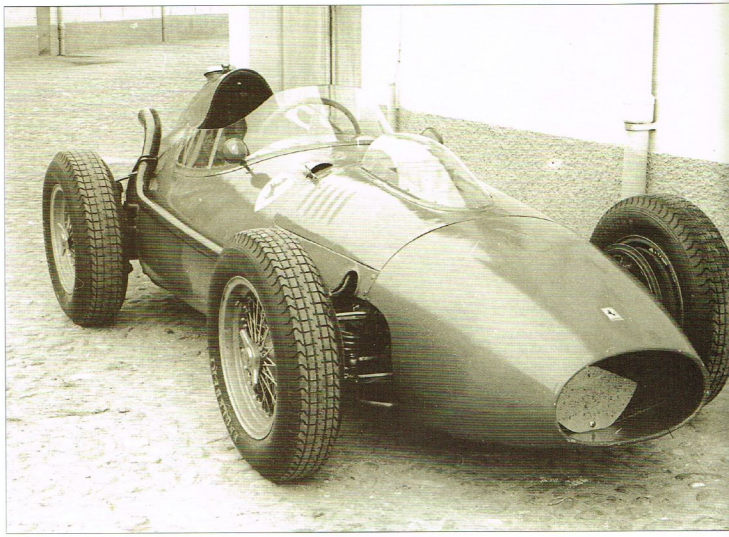
Los frenos eran de tambores, a pesar de que en Fórmula 1 tanto BRM como Vanwall habían comenzado a utilizar

EN EL NOMBRE DEL HIJO

La Dino 246 tuvo el nombre de bautismo del hijo de Enzo Ferrari, Alfredo, llamado Dino (por "Alfredino"). A fines de 1955, Enzo le encargó a su hijo y a Vittorio Jano estudiar un nuevo motor para la Fórmula 2. Convencido defensor de los propulsores de seis cilindros en V, proyectó uno de 1500 cm^3 capaz de desarrollar 150 CV. Enfermo de distrofia muscular, Dino Ferrari murió el 30 de junio de 1956, afectado por un bloqueo renal producido por una nefritis sufrida en el invierno. El seis cilindros con doble árbol de levas a la cabeza, completado por Jano, estuvo listo cinco meses después de la muerte del joven: sobre las tapas de válvulas fue grabado en relieve su nombre, Dino. La denominación se mantuvo con los siguientes aumentos en la cilindrada, que llevaron al nacimiento del dos litros y medio: éste debutó en carrera a fines de 1957 y le permitió a Mike Hawthorn coronarse Campeón del Mundo.

frenos a disco. La Ferrari, por el momento, prefirió no correr el riesgo de adoptar una solución técnica que todavía no estaba puesta a punto. Ferrari participó en el Campeonato de Fórmula 1 con un equipo formado por los ingleses Mike Hawthorn y Peter Collins, apoyados por Luigi Musso y Wolfgang von Trips. Esporádicamente, Ferrari también envió a la pista al belga Olivier Gendebien y el norteamericano Phil Hill.

En el debut en Argentina, Musso terminó a menos de 3 segundos del ganador Moss, con Hawthorn tercero. En Montecarlo, la Dino 246 se presentó sobre la ola de los éxitos de Hawthorn, Musso y Collins en Goodwood, Siracusa y Silverstone, en carreras no válidas para el Campeonato del Mundo. A pesar de eso, el Gran Premio de Mónaco fue ganado por Trintignant con Cooper, delante de Musso y Collins.



MENOS MANIOBRABLES QUE LAS MONOPLAZAS INGLESAS

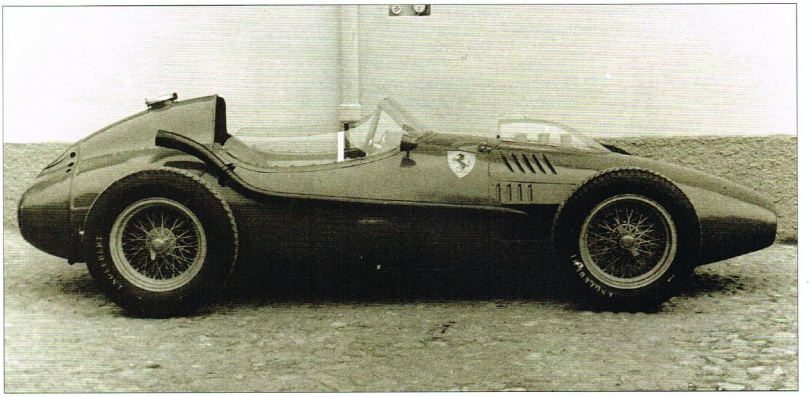
Con respecto a los vehículos ingleses, la Ferrari Dino 246 se mostró menos maniobrable, resultando decididamente más competitiva en los circuitos veloces, donde podía expresarse toda la potencia del motor. En el Gran Premio de Holanda en Zandvoort, sólo Hawthorn logró ubicarse entre los primeros seis (quinto). En Bélgica, en Spa, Hawthorn obtuvo el segundo lugar detrás del Vanwall de Brooks, con Gendebien clasificado en la sexta posición.

La primera victoria llegó con Hawthorn en Reims, en una jornada trágica para la Ferrari, que perdió a Musso, víctima de Hawthorn en la pole position. El piloto italiano salió de pista en la curva de Muizon mientras estaba segundo, detrás de su compañero de equipo. Murió como consecuencia de las heridas sufridas. En Nürburgring, Ferrari perdió también a Peter Collins, que salió de pista cuando trataba de superar al Vanwall de Tony Brooks. Al final de la temporada, un destino irónico se llevó también al campeón Mike Hawthorn, quien se retiró pero perdió la vida en un accidente de ruta.

A la derecha, Phil Hill en el GP de Italia de 1959, con la Dino 246 F1. Abajo, Mike Hawthorn en Monza en 1958.

UNA TRAGICA TEMPORADA GANADORA

Aunque coronado por el éxito mundial de Mike Hawthorn, el año 1958 fue un año triste para Ferrari. En efecto, corriendo con la Dino 246 encontraron la muerte Luigi Musso y Peter Collins. El año anterior, al volante de la Ferrari 156 de Fórmula 2, había fallecido el ingeniero Andrea Fraschetti, mientras realizaba una sesión de pruebas en el circuito de Módena. Luigi Musso largó de la primera fila en el Gran Premio de Francia en Reims, al lado



A la izquierda y a la derecha, la Ferrari Dino 246 F1 en el patio de Maranello, en abril de 1958.

ma de un accidente en la curva Muizon. Von Trips tercero y Collins quinto completaron el triste éxito de las Dino 246. En Silverstone, Collins y Hawthorn se ubicaron primero y segundo, confirmando la supremacía de la Dino 246 en las pistas veloces.

EN ALEMANIA, FERRARI DE DUELO: MUERE PETER COLLINS

En Alemania, sólo von Trips logró terminar quinto en un Gran Premio otra vez dramático para Ferrari, marcado a fuego por el accidente mortal que sufrió Collins. Mike Hawthorn, clasificándose segundo en Portugal, Monza y Marruecos, logró ganar el título de Campeón del Mundo al término de una temporada trágica como nunca para Ferrari. Al mismo tiempo, el estadounidense Phil Hill se ubicó tercero detrás de su compañero de equipo en Monza y Casablanca.

En Monza había debutado una nueva versión del motor del vehículo, con una cilindrada llevada a 2474 cm^3, gracias al aumento del diámetro de 85 a 86 mm. También la potencia aumentó levemente. La nueva versión del motor fue llamada Dino 256. Con vistas a la temporada 1959, las Dino 256 fueron modificadas bajo la supervisión del ingeniero Carlo Chiti, llegado a Ferrari a fin de 1957. La monoplaza fue dotada de una nueva carrocería, de suspensiones traseras independientes y de frenos a disco realizados por Dunlop, que sustituyó a Englebert como proveedor de neumáticos para la Casa de Maranello en Fórmula 1. Con este vehículo, Tony Brooks ganó los grandes premios de Francia e Inglaterra, estando en carrera por el Campeonato del Mundo hasta el último Gran Premio, el de los Estados Unidos. Resultados de relieve fueron logrados también por Phil Hill y Dan Gurney.

LA DINO 256 F1 MODIFICADA NO OBTUVO BUENOS RESULTADOS

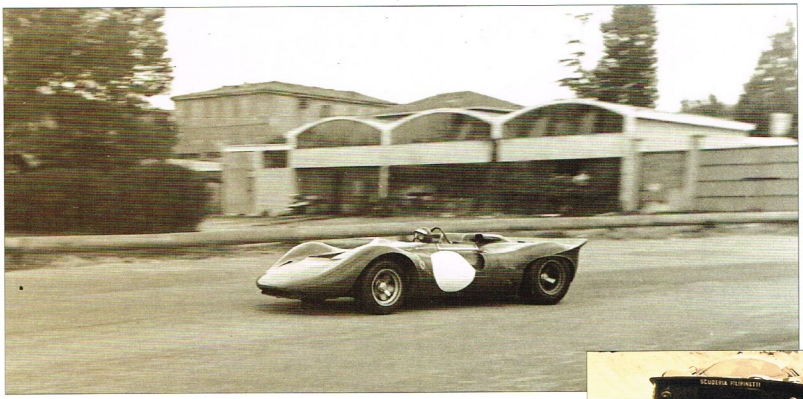
Las cosas anduvieron mucho peor en 1960, año en el que la Dino 256 fue irremediablemente superada por los adversarios. Phil Hill ganó el Gran Premio de Italia sólo porque la prueba había sido boicoteada por los equipos ingleses, que no quisieron competir sobre el fondo irregular del anillo de alta velocidad de Monza.

UNA BREVE FELICIDAD

Mike Hawthorn, Campeón del Mundo 1958 al volante de la Ferrari, tuvo poco tiempo para gozar de su título. Conmovido por las muertes de sus amigos Collins y Lewis-Evans (este último fallecido en el Gran Premio de Marruecos), Mike Hawthorn anunció su retiro de las competiciones al final de una temporada trágica. Inesperadamente, tuvo la mala suerte de sufrir un accidente en ruta en Guildford, en la periferia de Londres, el 22 de enero de 1959, mientras regresaba a casa de una fiesta. Su Jaguar había superado pocos instantes antes al auto de Rob Walker, su amigo y titular de la escudería homónima, cuando giró en un trompo contra un camión y luego contra un árbol. Entre sus características, Hawthorn tenia la de lucir un moño como corbata, incluso al volante de autos de carrera. Indiscutiblemente, amaba la buena vida y corría para divertirse, según una costumbre muy difundida entre los pilotos de la época.

412 P, estrella de segunda generación

1967: motor de 420 CV, apenas cinco unidades producidas. Su mejor resultado fue el tercer puesto en las 24 Horas de Daytona, pero contribuyó a la conquista del Mundial de Marcas.



Marzo de 1967: en el autódromo de Módena, una P4 transformada en Can Am recorre algunas vueltas de prueba con el piloto Jonathan Williams.

Fue sólo una acompañante en ese glorioso 1967 que vio brillar la estrella de la 330 P4. Sin embargo, el aporte de la 412 P fue precioso, porque los puntos ganados por ella fueron esenciales para la conquista del Campeonato Mundial de Marcas. En síntesis, un arma formidable que pasó de la Casa del Cavallino a los equipos privados, y en el momento justo.

Por otra parte, no se podía esperar: Ford había alcanzado una fuerza nunca vista anteriormente, con la presencia en pista de vehículos como los MkII, los MkIV y los "normales" GT40. La Escudería había recibido, para la nueva temporada, las formidables P4 equipadas con el motor de 36 válvulas (cada cilindro tenía dos para la aspiración y una para la descarga). Pero, vistas las fuerzas en lucha, era necesario contar también con la ayuda de los equipos privados.

LA FERRARI 412 P NACIO PARA LOS PILOTOS PRIVADOS

Estos últimos disponían de las 365 P, es decir de los prototipos de las temporadas anteriores, equipados con motor monoárbol; pero no era suficiente. Por ello, todas las P3 utilizadas en la temporada 1966 fueron convertidas en P3/4, tanto en el chasis como en la mecánica, y rebautizadas 412 P.

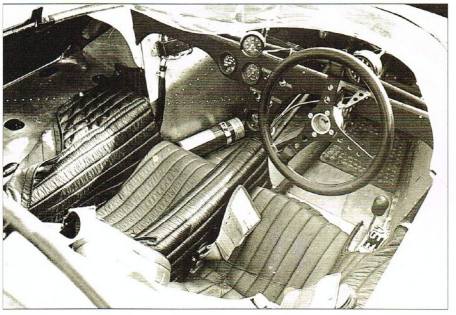
La 412 P de Klass-Sutcliffe precede a la P4 de Guichet-Müller en Le Mans.

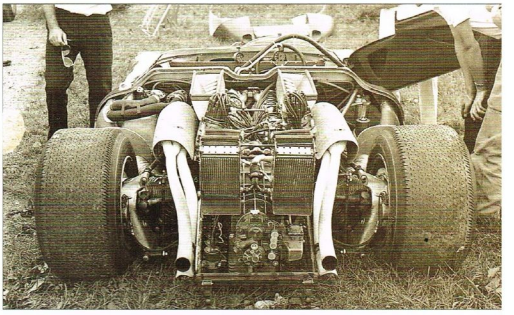
En la práctica, eran idénticas a las P4, salvo por tener "solamente" 24 válvulas (dos por cilindro) y estar alimentadas por carburadores. También era distinta la caja: las 412 mantenían la ZF, abandonada en las Ferrari oficiales. Fue un error, corregido a mitad de la tem-

Una Ferrari 330 P4, auto del que derivó la 412 P.

1967: LOS RESULTADOS DE LA 412 P

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
24 Horas de Daytona	*4/2/1967*	*Rodríguez/Guichet*	*3°*
1000 Km de Monza	*25/4/1967*	*Müller/Vaccarella*	*4°*
1000 Km de Spa	*1/5/1967*	*Bianchi/Attwood*	*3°*
BOAC 500			
Brands Hatch	*30/7/1967*	*Piper/Attwood*	*7°*
1000 Km Montlhéry	*15/10/1967*	*Bianchi/"Beurlys"*	*2°*





porada con la adopción de los mismos cambios Ferrari usados por las P4.

El debut de la 412 P se realizó contemporáneamente al de las P4, en ocasión de las 24 Horas de Daytona. Una de las dos 412 inscriptas, la conducida por Pedro Rodríguez y Jean Guichet, participó en la histórica llegada-desfile junto a las P4 de Bandini-Amon y de Parkes-Scarfiotti, ubicándose en el tercer lugar absoluto. El resto de la temporada vio otros importantes resultados de las 412 P, si bien no hubo victorias a causa de una serie de problemas.

FICHA TECNICA

Motor: central longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967 cm³	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN/2
Encendido:	doble, magnético
Potencia:	420 CV a 8200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis de caños de acero con refuerzos de chapa, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Neumáticos:	del. 10.15-15; tras. 12.15-15
Dimensiones:	paso 2,40 metros
Peso:	800 kilos
Unidades producidas:	5
Números de chasis:	0844, 0846, 0848, 0850, 0854

Arriba, en Módena, los interiores y el motor de una 330 P4 convertida en 412 P.

EN MONTLHERY LAS 412 P MANTIENEN ARRIBA EL NOMBRE FERRARI

Sin embargo, al final de la temporada, fueron justamente las 412 P las que pelearon la última batalla contra Ford, en los 1000 Km de Montlhéry. Una falla le quitó la victoria a la 412 de Jo Siffert y David Piper, pero el auto amarillo de la Écurie Francorchamps se resarció de una temporada marcada por la mala suerte con un segundo puesto, detrás del potente Ford Mirage de Jacky Ickx. El público aplaudió, pero con un poco de tristeza: sabía que no iba a ver más a esos espléndidos autos, porque los nuevos reglamentos para la temporada 1968 los dejaban fuera del juego.

TODOS LOS COLORES DE LAS 412 P

Cuatro de las cinco 412 P realizadas en 1967 fueron entregadas a equipos privados. La quinta (chasis 0846) fue usada por la Escudería Ferrari. Mientras que esta última estaba, obviamente, pintada de color rojo carrera, las otras llevaban los colores de los respectivos equipos, que las hacían fácilmente reconocibles. La de la NART de Luigi Chinetti (chasis 0844) también era roja, pero de una tonalidad diferente de las Ferrari oficiales. La 412 P de la Écurie Francorchamps (chasis 0850) era amarilla, como todos los autos del equipo belga. La unidad que competía para la Escudería Filipinetti (0848) era roja con la franja central blanca, como la bandera suiza, por amor a la patria. El vehículo de la Maranello Concessionaires del coronel O'Hare (0854) era roja, pero con la franja central azul, por lo menos en la primera parte de su vida; luego de ser vendida al inglés David Piper, fue repintada de verde brillante, color muy querido por el piloto, que la conservó así hasta la actualidad.

330 GT 2+2, coupé para ejecutivos

1964: tenía cuatro asientos casi cómodos y alcanzaba los 240 Km/h. Heredera de la 250 GT 2+2, fue protagonista del final del "boom" económico de los años Sesenta.

La línea de la 330 GT 2+2 marcó una etapa importante en la historia de Ferrari.

Debuta en el Salón de Bruselas de 1964. Es la nueva Ferrari para ejecutivos. No es una berlinetta deportiva, ni una vistosa spider. Es una coupé de dos lugares más dos, con la cual se puede recorrer muchos kilómetros para moverse de un lado al otro del país por trabajo, sin dejar de lucirse de noche, vestidos de gala para las citas mundanas de la época.

LA ITALIA DEL BOOM DESCUBRE LA TV, LA HELADERA Y LA FERRARI

Corre 1964, y en Italia todavía soplan los vientos del boom económico, que llevó la heladera y la televisión a los hogares de muchos italianos. En los años Sesenta (y desde el final de los Cincuenta) nace una nueva clase social: los ejecutivos. Llegados desde abajo, trabajan duro y aman darse todos los gustos. También, o tal vez sobre todo, en cuanto a motores. Enzo Ferrari piensa

La trompa estaba caracterizada por los faros dobles.

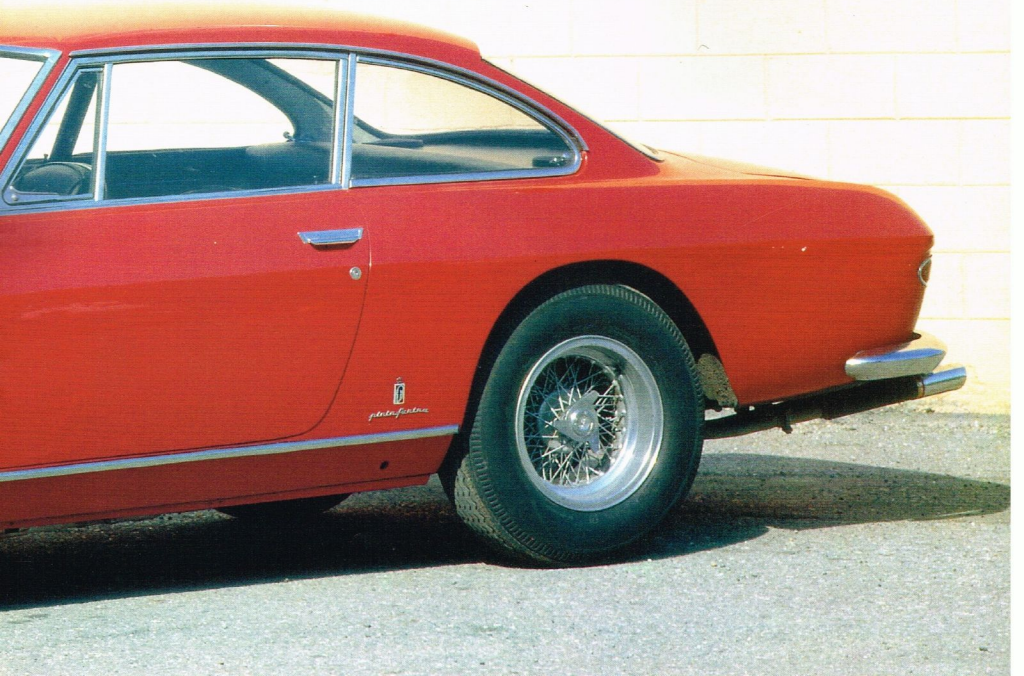
justamente en ellos cuando, algunos años antes, prepara la 250 GT 2+2, de la que la 330 GT 2+2 puede ser considerada la heredera. La nueva coupé del Cavallino tiene una carrocería más sobria, aunque al mismo tiempo menos formal. Tiene una mayor distancia entre ejes para ofrecer más habitabilidad a los ocupantes y un sistema de frenos más eficaz y seguro, con dos circuitos separados para el tren delantero y el trasero.

Al mirarla, la 330 GT 2+2 no despertaba mucho entusiasmo. Una Ferrari clásica, elegante pero no vistosa, un auto que no se nota de una primera mirada. De hecho, a muchos la 330 no les pareció una verdadera Ferrari.

UNA LINEA ELEGANTE CON UNA MECANICA CLASICA

Pero era un vehículo pensado para personas que le dedicaban mucho tiempo a su trabajo, y no sólo para "playboys" bronceados por el sol. También la mecánica de la 330 GT 2+2 no tenía nada de trascendente. El esquema de las suspensiones, por ejemplo, era un clásico de la Ferrari, bastante superado para la época: suspensión delantera independiente y puente rígido trasero. Esto no perjudicaba demasiado al auto, porque se trataba de una coupé 2+2 y no de una berlinetta deportiva. Aunque la performance seguramente no merecía ser subes-

En la parte trasera, las ópticas estaban embutidas en la carrocería.

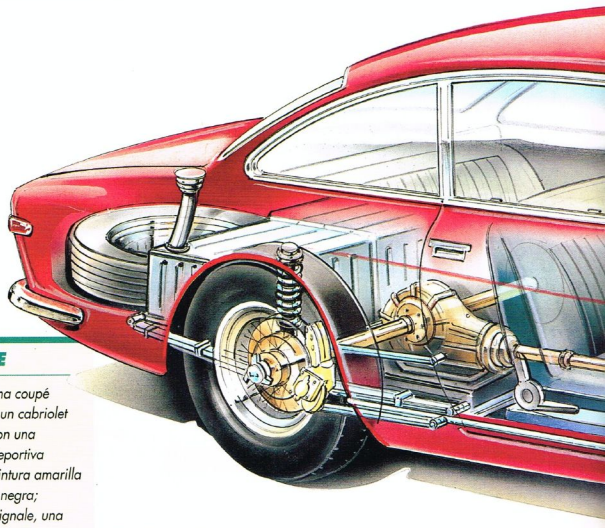


FICHA TECNICA

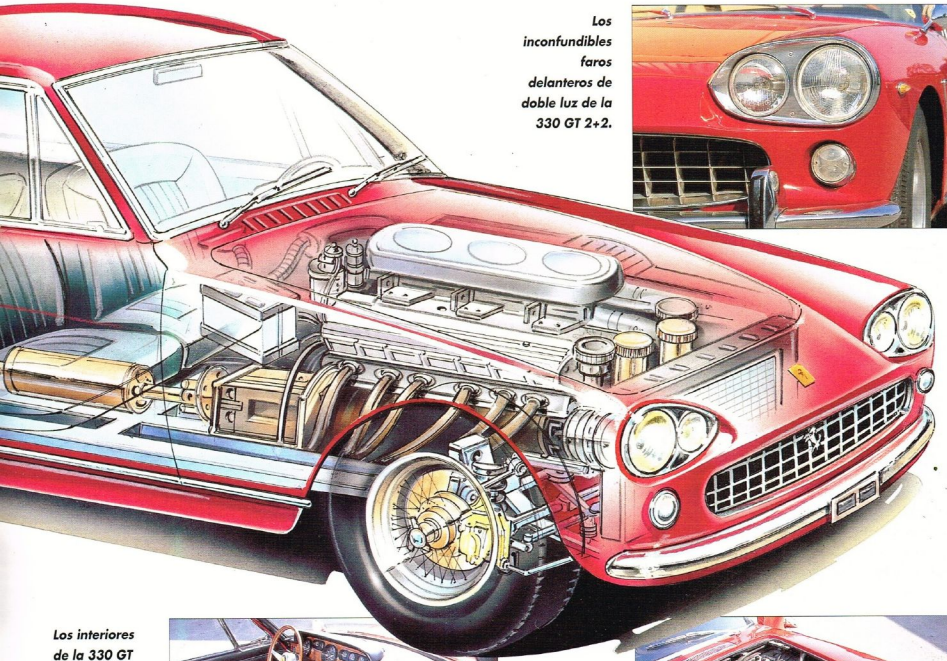
Motor:	12 cilindros en V, delantero longitudinal, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/6
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé dos puertas, dos lugares más dos; chasis de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera; caja de 4 marchas + overdrive + MA (5 marchas en 1965)
Suspensiones:	delanteras independientes, brazos trapezoidales oscilantes, resortes helicoidales, barra estabilizadora; traseras con puente rígido, elásticos semielípticos
Frenos:	discos Dunlop
Neumáticos:	de 15 pulgadas
Tanque:	90 litros
Paso:	2,65 metros
Ejes:	del. 1,40 m, tras. 1,39 m
Peso:	1380 kilos
Velocidad:	240 Km/h
Producción:	1963-1967, 1.080 unidades

TRES 330 GT 2+2 FUERA DE SERIE

De la 330 GT 2+2, un auto producido en serie por los establecimientos Pininfarina de Turín, también se produjeron tres unidades fuera de serie. Los tres pedidos llegaron de la misma persona: Luigi Chinetti, el importador del Cavallino en los Estados Unidos, hombre genial que siempre buscaba ideas y novedades para captar nuevos clientes. Las tres 330 GT 2+2 especiales tuvieron carrocerías de Michelotto y Vignale. El primero realizó una coupé y un cabriolet con una deportiva pintura amarilla y negra; Vignale, una extrañísima versión "break" con tres puertas.

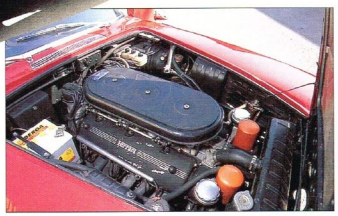


El corte muestra un auto sólido, pensado para recorrer muchos kilómetros a velocidad elevada.



Los inconfundibles faros delanteros de doble luz de la 330 GT 2+2.

Los interiores de la 330 GT 2+2: el máximo confort para la época.



El motor 12 cilindros en V de la Ferrari 330 GT 2+2

timada: 240 Km/h de velocidad máxima y una aceleración más que interesante.

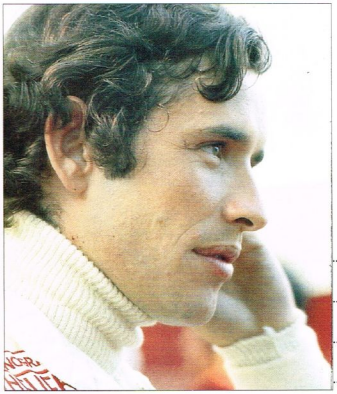
A UN AÑO DEL DEBUT, LLANTAS DE ALEACION Y FAROS SIMPLES

Luego de un año de presencia en el mercado, se realizan numerosas modificaciones: las clásicas e inconfundibles ruedas de rayos Borrani son sustituidas por llantas de aleación estampadas. Desaparecen los faros dobles delanteros, y de esta manera la 330 GT 2+2 pierde algo de su aspecto pero gana en elegancia. El motor ahora sólo tiene dos soportes, en lugar de los cuatro anteriores.

CAJA DE CINCO MARCHAS Y PEDALERA NUEVA

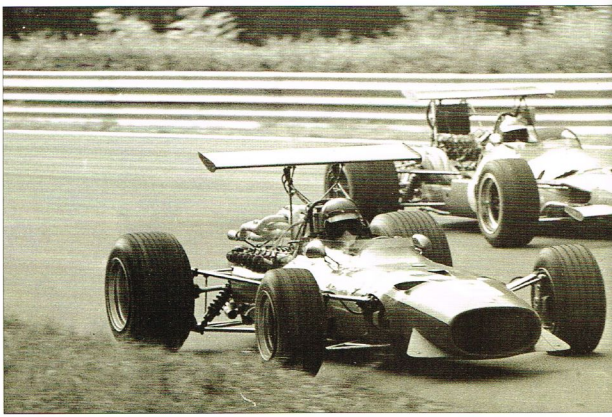
La pedalera, para mejorar la posición de manejo, tiene una nueva ubicación: antes hacía bisagra con el piso, abajo, ahora está suspendida. También se renueva la caja, en línea con el resto de la producción Ferrari: tiene cinco marchas, en lugar de las cuatro más overdrive anteriores.

Con estos cambios, la 330 GT 2+2 es aún más un auto para recorrer muchos kilómetros con pleno confort. Justo lo que buscan los ejecutivos, de una punta a la otra de Italia. La producción termina en 1967, con poco más de mil unidades vendidas.



Jacky Ickx, el pequeño rey sin corona

Ganó con muchos autos, especialmente Ferrari, y en todas las categorías. Pero, como Stirling Moss, nunca pudo conquistar un Campeonato del Mundo de F1.



Arriba, un intenso primer plano de Jacky Ickx. A la derecha, el piloto belga en el GP de Italia de 1968, con Ferrari 312, supera al francés Beltoise con Matra.

Como Stirling Moss, no logró ser Campeón del Mundo, pero esto no le impidió ganar y volver a ganar las carreras más importantes, en todas las pistas del mundo. Jacques Bernard Ickx, llamado Jacky (y no Jackie, apodo de Stewart) comenzó como un grande, como un verdadero "niño prodigio". Nacido en Bruselas el primer día de 1945, hijo de Jacques Ickx, periodista automovilístico con notoriedad internacional, empezó a competir en moto cuando era aún un muchachito, y pronto mostró su clase ganando dos títulos nacionales de trial (1963 y 1965).

DEBUTO CON UN BMW CUANDO TENIA APENAS 18 AÑOS

Tenía apenas 18 años cuando debutó en una trepada, con un BMW 700, cortando la línea de llegada con las ruedas en el aire luego de volcar, todo debidamente grabado por las cámaras de televisión. Hizo otras experiencias con un Ford Cortina y luego, cumplido el servicio militar, apuntó decididamente hacia arriba. Corría 1965 cuando Jacky, a los 20 años, ganó con Ford el Campeonato Europeo de Turismo. En el mismo año se impuso en pareja con Langlois, con un BMW 1800, en las 24 Horas de Spa, éxito que repitió en 1966 con Hahne, siempre con BMW. Ken Tyrrell le apostó al muchacho y lo hizo correr con uno de sus Matra F2. Confianza justificada: Jacky en 1967 fue campeón europeo. Con un Mirage, junto a Thompson, fue primero en los 1000 Km de Spa (contribuyendo a la conquista del título mundial de la Ford), y luego llegó a Maranello.

EN 1968 FUE CUARTO CON FERRARI EN EL MUNDIAL F1

Con Ferrari disputó el Mundial F1 1968. Fue cuarto en el torneo, con una formidable

LA CARRERA DE JACKY ICKX

Jacky Ickx (Bruselas, 1º de enero de 1945) disputó 116 grandes premios del Mundial F1, 55 de ellos con Ferrari y 61 con otras marcas, obteniendo 8 primeros, 7 segundos y 10 terceros puestos, 13 pole positions y 14 vueltas rápidas. En el máximo campeonato se clasificó dos veces segundo (1969 y 1970) y tres veces cuarto (1968, 1971, 1972). Numerosos otros títulos y victorias ilustran su excepcional foja de servicios: alcanza con citar el Campeonato Europeo de Turismo (1965), el Europeo de F2 (1967), la serie Can Am (1979), el Mundial Endurance Pilotos (1982 y 1983), los Mundiales de Marcas conquistados con Ford (1967 y 1968), Ferrari (1972), Matra (1974) y Porsche (de 1976 a 1978, y de 1981 a 1985). Su nombre aparece en las más importantes carreras de velocidad y duración (seis veces en las 24 Horas de Le Mans) y hasta en el rally París-Dakar (1983).

GP de Alemania 1972: Jacky Ickx en el escalón más alto del podio.

victoria en el GP de Francia en Rouen, bajo la lluvia. En el Mundial de Marcas compitió con Ford, que conquistó el título gracias a sus victorias en Brands Hatch, Spa y Watkins Glen (en pareja con Luciano Bianchi).

DESPUES DE FERRARI CORRIO CON BRABHAM Y FORD

Pasado a Brabham, en el Mundial F1 1969 fue superado únicamente por Jackie Stewart, a quien, sin embargo, logró vencer en un memorable GP de Alemania en Nürburgring. Con el Ford GT40 ganó en pareja con Oliver en Sebring y en Le Mans. Volvió a la Ferrari en 1970, ganó los GP de Austria, Canadá y México, y fue otra vez segundo en el Mundial.

Arriba, Ickx habla con Mauro Forghieri. A la izquierda, en Montecarlo en 1973.

EN 1971 GANO CON LA 312 P LAS 500 MILLAS DE BRANDS HATCH

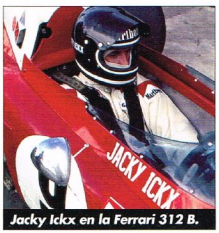
Menos brillante fue el balance de 1971, año en el que llega cuarto en el Campeonato, con una victoria en el GP de Holanda (y una, con la Ferrari 312 P, en las 500 Millas de

LOS TECNICOS

Vittorio Jano, el maestro

Clase 1891, el técnico de Turín firmó algunos de los autos más veloces desde los años Treinta a los Cincuenta. Cerró su carrera en Ferrari como consultor de Fórmula 1.

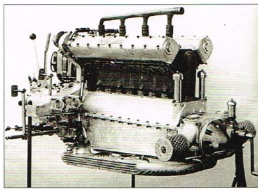
Brands Hatch, en pareja con Regazzoni). Otra vez cuarto en el Mundial de F1 de 1972 (con una victoria en el GP de Alemania), fue gran protagonista en el Campeonato de Marcas, dominado por Ferrari, con Jacky primero en seis de las doce carreras: Daytona, Sebring, Brands Hatch, Monza, Zeltweg y Watkins Glen, teniendo como compañeros a Regazzoni en Monza, a Redman en Austria y a Andretti en las demás ocasiones.



Jacky Ickx en la Ferrari 312 B.

Con Redman, con la 312 P/B, fue otra vez primero en los 1000 Km de Monza y de Nürburgring de 1973. Después, en mitad de la temporada 1973, dejó Ferrari: los autos eran poco competitivos, Jacky no colaboraba mucho en su preparación; en suma, la relación se hizo tensa y el divorcio fue inevitable. Ickx no ganó más en F1 (con excepción de la Carrera de los Campeones de 1974, no válida por el título), a pesar de luchar bravamente al volante de McLaren, Williams, Lotus, Ensign y Ligier. En 1979 dejó las monoplazas, fue a ganar la Can Am con un Lola del equipo de Jim Hall, y luego se consagró a los Sport Prototipo, que lo vieron por muchos años, con Porsche, protagonista absoluto.

Vittorio Jano en 1924 en el GP de Italia, delante de la mítica Alfa Romeo P2. A la derecha, el motor de ese auto.



En la historia del automóvil, Vittorio Jano ocupa un lugar relevante, y supo expresar un talento técnico excepcional.

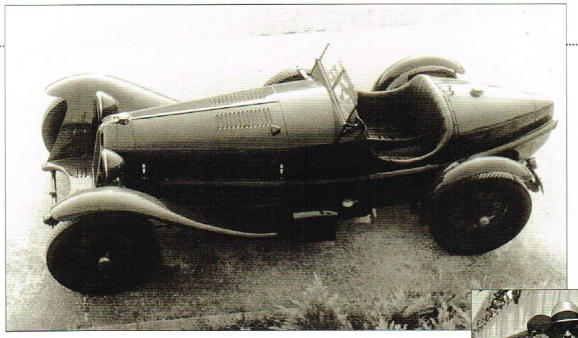
COMIENZA COMO DIBUJANTE EN RAPID

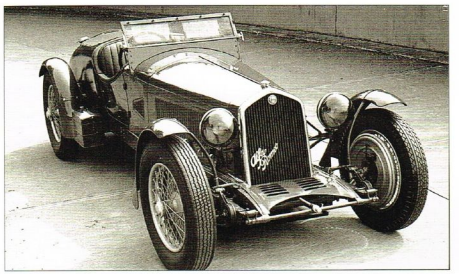
Nacido en Turín el 22 de abril de 1891, hijo del jefe de técnicos de un polvorín de la ciudad, se diploma en 1909 en el Instituto Técnico Profesional Obrero e ingresa como dibujante en la fábrica de automóviles Rapid. Dos años más tarde pasa a la Fiat, donde consolida su experiencia y se especializa en la técnica constructiva de competición.

En setiembre de 1923 es contratado por la Alfa Romeo. Enzo Ferrari le propone mudarse a Milán, porque, por Luigi Bazzi, había recibido información de sus cualidades. Lo convence la posibilidad de dirigir la nueva Sección Estudios Especiales, para proyectar un auto de carrera inédito.

POCOS MESES EN ALFA ROMEO Y REALIZA LA P2

Pronto Jano logra el máximo objetivo: en pocos meses realiza la formidable P2, destinada a dominar la escena internacional en 1924 (al punto de inducir a Fiat a abandonar las carreras), a conquistar el Campeonato del Mundo en 1925 y a esculpir en caracteres indelebles la típica imagen deportiva de la Casa de Milán. A partir de 1926 y hasta





A la izquierda, la Alfa Romeo 8C 2.3 Monza. Abajo, a la derecha, Jano en el GP de Italia 1935; a la izquierda, una Alfa 8C tipo Le Mans.

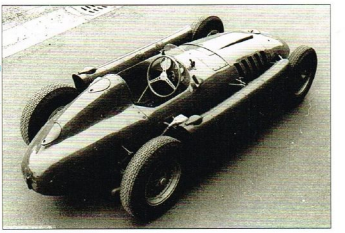
1934 Jano tuvo también la responsabilidad de la Oficina de Proyectos Auto y Avio, y en esa función firmó –además de los bólidos concebidos específicamente para las carreras– autos de turismo que estimularon la creatividad de los más brillantes carroceros de la época. Algunos de esos autos, preparados para las competencias, obtuvieron éxitos inolvidables.

DE LAS ALFA DE ENZO FERRARI PASA LANCIA

Al volante de unos y otros se sentaron Campari, Borzacchini, Chiron, Moll, Varzi, Nuvolari, es decir todos los ases que defendieron los colores de la Escudería Ferrari, además de pilotos de todo el mundo. Lamentablemente, el progreso irresistible de las marcas alemanas Mercedes y Auto Union terminó relegando a Alfa Romeo a papel secundario, y en el otoño de 1937 Jano presentó su renuncia. Volvió a Turín, donde fue contratado por Lancia. Dirigió el proyecto de la Ardea y de la Aurelia. En los primeros años Cincuenta, Gianni Lancia le encargó el proyecto de un auto Sport y de un Fórmula 1, cosa que él hizo genialmente: las Sport (D20, D23 y D24) triunfaron con Maglioli en la Targa Florio y con Fangio en la Carrera Panamericana de 1953, y además con Ascari en las Mil Millas de 1954; la F1 ganó al comienzo de 1955 un par de carreras no tituladas, revelando cualidades muy prometedoras. Pero la trágica muerte de Alberto Ascari, además de las crecientes dificultades económicas, indujeron a Lancia a dejar las carreras.

Todo el material deportivo fue cedido a Ferrari, de la que Vittorio Jano se volvió un precioso consultor, con la satisfacción de ver "sus" D50 con el emblema del Cavallino ganar con Juan Manuel Fangio el Mundial 1956.

En Ferrari participó también en el desarrollo de los motores Dino. Se retiró a Turín, donde perdió a su hijo Giorgio. Temiendo haber contraído una enfermedad incurable, el 13 de marzo de 1965 se quitó la vida.



Abajo, la Lancia Ferrari D50 proyectada por Vittorio Jano.

LA CARRERA DE VITTORIO JANO

Vittorio Jano (Turín, 22 de abril de 1891 - 13 de marzo de 1965) en 1923 pasa de Fiat a Alfa Romeo. En 1924, su equipo (que incluye, entre otros, a un dibujante técnico y futuro historiador de Alfa como Luigi Fusi, de 17 años, y a un proyectista destinado a gran notoriedad, Gioachino Colombo, de 21 años) le da vida a una serie de autos extraordinarios. Los de carrera son la P2 (1924), la tipo A (bimotor, 1931), la monoplaza tipo B (llamada P3, 1932), la 8C (1935), la 12C (1936). Las deportivas y de turismo son la 6C 1500 (1927, primera de una gloriosa dinastía de pura sangre), la 6C 1750 (1929), la 8C 2300 (1931) y la 6C 2300 (1934), la 6C 2900 (1935), la 8C 2900 (1937). Pasado a Lancia en 1937, firmará en los primeros años Cincuenta las Sport D20, D23 y D24, y la innovadora F1 D50 que, cedida a la Ferrari luego del retiro de Lancia, ganará con Fangio el título mundial en 1956.

LA "FORMULA FERRARI"

Patrón de la Fórmula 1

Las monoplazas con el Cavallino sobre el capot ganan en todas las pistas del mundo, a tal punto que la F1 habla italiano. El fundador de la Casa de Maranello es el hombre más poderoso del ambiente de los grandes premios y sus víctimas se llaman Mercedes, Lancia, Porsche y Aston Martin.

UN HOMBRE DE VIDA LEGENDARIA Alguien llegó a llamarla "Fórmula Ferrari". En efecto, la influencia que tenía el fundador de la Casa de Maranello sobre el ambiente de la F1 en la segunda mitad de los años Cincuenta era muy grande.

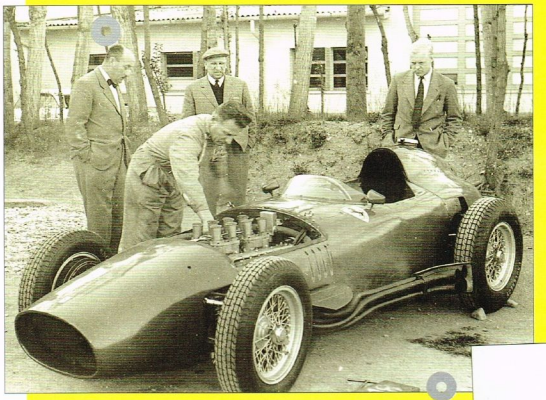
La razón era la escalada de victorias que las monoplazas del Cavallino obtenían en los grandes premios más famosos, semana tras semana. Pero una gran parte del mérito había que asignarla directamente a Enzo Ferrari que, con su carisma, tenía en sus manos a las autoridades de la Federación Internacional del Automóvil y también a los demás constructores. Hay que destacar algo: estamos hablando de Fórmula 1, del Campeonato del Mundo, no de una carrera provincial.

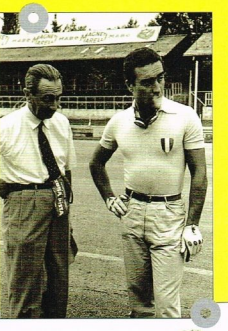
Juan Manuel Fangio, Luigi Musso, Peter Collins, Maurice Trintignant, Mike Hawthorn, Tony Brooks, Jean Behra, Phil Hill, Wolfgang von Trips: éstos eran los caballeros de la velocidad que llevaron al Cavallino Rampante de la Ferrari, negro en campo amarillo, en todos los circuitos de la Fórmula 1, de Montecarlo a Buenos Aires, de Reims a Silverstone, de Monza a Siracusa. Historias de grandes Premios, historias de coraje, motores y desafíos en la última centésima de segundo. La Fórmula 1, en aquellos años, hablaba italiano. Aunque los pilotos Ferrari a menudo, casi siempre, llegaban de fuera de Italia. El dialecto modenés de los mecánicos del Equipo de Carreras, de los directores deportivos como Mino Amorotti y Romolo Tavoni, estaba volviéndose el idioma oficial de un mundo que todavía no trataba de darse una imagen elegante, sino parecía lo que era: una caravana de hombres que buscaban fama y dinero.

El Cavallino es Campeón del Mundo con Juan Manuel Fangio en 1956, con Mike Hawthorn en 1958, con Phil Hill en 1961. En cambio, las posiciones conquistadas por la Casa de Maranello en el Campeonato del Mundo de Constructores fueron 2° en 1958 (año en el que se inauguró esta clasificación), 21° en 1959, 3° en 1960, 1° en 1961. Seis pole positions en 1956, cuatro en 1958, otra vez seis en 1961. Cinco victorias en 1956, otras tantas en 1961 y, en el medio, otras cinco, distribuidas en tres temporadas, tal vez no en el máximo del nivel para la Ferrari pero de cualquier manera importantes. Porque servían para consolidar el nombre, la fama de una marca que existía desde hacía poco más de diez años.

Maestro de las negociaciones, todavía se cuentan las legendarias discusiones de Ferrari con los organizadores de las carreras por los premios en dinero. El "Drake" de Maranello solía decir: "Si voy para ganar, me tienen que pagar mucho. Pero si voy para perder, me tienen que pagar mucho más". Se había llegado al punto que vencer a la Ferrari valía algo más con respecto a los demás constructores, pese a llamarse Lancia, Maserati, Mercedes, Aston Martin, Porsche, Cooper, Vanwall, BRM. Y luego, más adelante, Lotus, los autos del gran adversario, el otro hombre que, como Enzo Ferrari, supo anteponer su propia figura y personalidad a las victorias de sus monoplazas: Colin Chapman. Otro hombre que se hizo solo, como Ferrari, con un gran amor por los automóviles y un enorme olfato para los

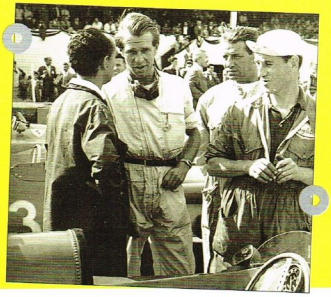
A la izquierda, Ferrari en Módena habla con Lampredi y Farina. Abajo, Ferrari en 1955 en Módena asiste a las pruebas con Amorotti y Jano, con buzo blanco.





A la izquierda, Eugenio Castellotti en el GP de Italia 1956. Abajo, Enzo Ferrari (izquierda, de pie) discute con el probador Martino Severi al volante de una Lancia Ferrari D50 de F1.

Arriba, en Maranello 1957, Mike Hawthorn mira la afinación de la Dino 246 F1. Abajo, Peter Collins en la línea de largada del GP de Italia 1956.



hombres: el descubridor de Jim Clark, el escocés volador. Cuántos parecidos con el fundador de la Casa de Maranello...

A menudo, Enzo Ferrari construye su popularidad sobre las disputas con la Federación Internacional y con los demás constructores. Hace valer su nombre, un nombre que cuenta. Hace todo lo que puede para contrarrestar el nacimiento de una fórmula de pequeña cilindrada: sus Gran Turismo son todas de gran cilindrada, con imponentes motores de 12 cilindros en V, y éstos son los motores que también luchan en las pistas del Campeonato del Mundo. Pero luego, cuando Porsche empuja para lograr que se corra con un límite de 1500 cm^3, Ferrari, inexplicablemente, acepta. ¿Sin una razón? En realidad, su aceptación le cuesta mucho dinero a la Casa de Stutgart y a los organizadores de los grandes premios. Ferrari no se deja sorprender sin preparación: tiene ya listo un motor seis cilindros al cual le dio el nombre de su hijo fallecido poco antes, Dino. Y el Cavallino ganará. El único desafío que el fundador de la Casa de Maranello perderá será con respecto al motor trasero. También en ese caso, con un ojo puesto en la producción en serie, Ferrari no podía traicionar a sus clientes haciendo correr, y posiblemente ganar, a un vehículo con el motor detrás de los pilotos. Lo intentó, con todos los recursos de los que disponía, pero era una batalla desesperada y la perdió.

No podía ser de otra manera. Así, luego de haber subido el poderío de los "autitos feos" ingleses con motor trasero, también la Ferrari se convirtió. Y ganó. Corría 1961, el auto había sido diseñado por Carlo Chiti y el piloto era Phil Hill. Pero otros compromisos mantenían la cabeza y el corazón de Enzo Ferrari alejados de las pistas del Campeonato del Mundo de Fórmula 1: la producción de sus Gran Turismo, cada vez en aumento. Pero, sobre todo, la pérdida del hijo amadísimo, Dino. El drama más grande en la larga vida del "Drake" de Maranello.

Todas las F50

De BBR a Burago, muchos constructores se ocuparon de ofrecer reproducciones en escala de la reina de Maranello.

Precios: entre 2 y 30 dólares.

Una Ferrari F50, en un insólito color plateado.

Con 349 ejemplares producidos del auto verdadero, estaba prácticamente asegurado el éxito comercial de los modelos en escala de la F50, la gran turismo para la ruta que emplea directamente la tecnología de carrera de la Fórmula 1.

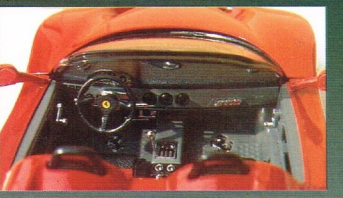
Comenzó BBR, con las dos versiones, abierta y cerrada, pintadas de rojo, propuestas al comienzo de 1995. Modelos de metal blanco, ricos en fotograbados y con todos los detalles, como el espejo interior asimétrico, el capot del motor de plexiglás y las llantas de aleación con cinco rayos. El primer modelo de serie, en cambio, llegó de la empresa líder en el sector, Burago, con una F50 abierta, roja, en escala 1/18, propuesta en la nueva serie Prestige. En este caso el modelo es de metal fundido a presión, los detalles son muy numerosos pero menos refinados (sólo partes de plástico, sin los fotograbados). También en escala 1/18, la tailandesa Maisto propuso en el otoño de 1995 su interpretación del concepto F50, presentando la edición abierta y la cerrada. Con algún detalle más, como el Cavallino Rampante en el centro de las llantas, y alguna renuncia en términos de perfección (son muchas las partes pegadas, mientras que Burago confía exclusivamente en encastres y tornillos).

MODELOS DE F50 LLEGAN TAMBIEN DE CHINA

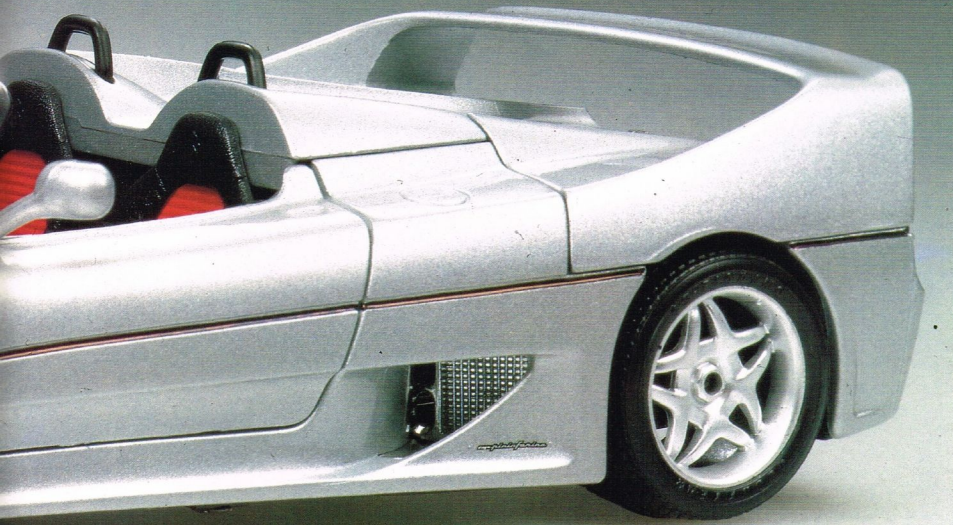
Ambas versiones pueden ser realizadas también con el kit en escala 1/43 de Bermat: en este caso se trata de un buen modelo en resina epoxi, con la parte superior concebida tanto para hospedar el techo rígido como la doble barra antivuelco que caracteriza la versión abierta. Numerosas

LOS PRECIOS

Se comienza con los 2 dólares de los modelos Maisto en 1/43 para llegar a los 30 del kit Tamiya 1/24. Los modelos Burago y Maisto en escala 1/18 se ubican alrededor de las 20 dólares (algo más para la reproducción italiana), mientras que por la mitad es posible adquirir la F50 de Herpa 1/87. Mismas cotizaciones para los modelos Imu 1/87 y 1/60.



El interior de la F50 Burago escala 1/18.



LAS DIRECCIONES

Burago, via G. Galilei 4, Burago di Molgora (MI), tel. 039-60861; Maisto, imp. de la Linea Gig, via Volturno 3/12, Osmannoro-Sesto Fiorentino (FI), tel. 055-319389; Tamiya, imp. de Fantasyland, via De Filippi 4, Milano, tel. 02-29522508; Herpa, imp. de Corel, via Zuretti 5, Milano, tel. 02-66982895; Bermat, imp. de ABC, via Mazzini 23, Locate Varesino (CO); tel. 0331-821350; Imu, imp. de La Mini Miniera, via Cesare Vinaj 25, Cuneo, tel. 0171-344420; Mira, imp. de Pego Italia, via Ponte Lungo 1, Sesto Fiorentino (FI), tel. 055-4218679; Detail Cars, imp. de Gieffeci, via Italia 67, Muggiò (MI), tel. 039-793472; BBR, via Grieg 54, Saronno (VA), tel. 02-9624516.

partes fotograbadas permiten detallar adecuadamente esta hermosa reproducción. El primer modelo de la F50 en escala 1/43 llega de China: allá son producidas las reproducciones firmadas por la marca italiana Detail Cars. También en este caso existen las dos variantes, con la carrocería cerrada y abierta, propuestas en los colores rojo carrera, amarillo Fly y gris metalizado. Metal fundido a presión para la carrocería y plástico para el habitáculo y los detalles, permiten un excelente nivel de fidelidad de reproducción; es muy linda la cola, con la franja de carbono entre los faros.

GRANDES DIMENSIONES PARA LA F50 DE LA MAISTO

En 1966 aparecieron otros modelos, algunos menos refinados: Maisto les sumó a sus F50 en escala 1/18 las ediciones escala 1/24 (también en kit) y 1/43. Esta última, en realidad, es más bien un juguete, aún en el precio. Tamiya propuso su kit de plástico, en 1/24 y dotado de capot que se abre. Herpa e Imu se mantuvieron en la escala HO. Imu tiene programada también la realización de una minúscula F50 en escala 1/160. La gama Burago se enriquece de nuevas variantes de color, mientras que Mira elige la escala 1/18.

1966 312 F1: LA PRIMERA F1 CON ALERON

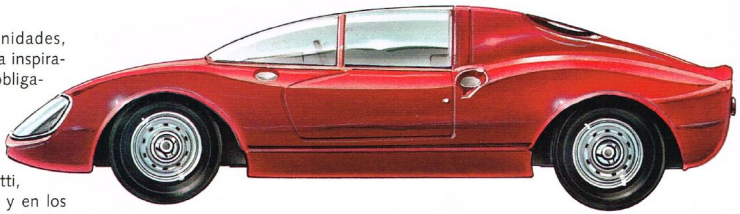
La primera monoplaza Ferrari F1 de 3 litros y 12 cilindros gana en su debut el GP de Siracusa y de Bélgica con Surtees. En el GP de Italia Scarfiotti se impone con el nuevo motor de 36 válvulas (dos de aspiración y una de descarga por cada cilindro). Desde el GP de Italia 1967 se adoptó la tapa de cilindros con 48 válvulas en el auto de Amon. En 1968, Ickx gana el GP de Francia. Desde el GP de Bélgica, la 312 lleva un gran alerón trasero, cuya inclinación el piloto puede variar en carrera.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 53,5 mm, 2989,6 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11,8:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	360 CV a 10.000 rpm

Chasis:	chasis autoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	548 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1966 DINO 206 S: CASI UNA PIEZA UNICA

Construido en sólo seis unidades, equipado con una carrocería inspirada en la P3, este auto fue obligado a correr en la categoría Prototipos por su reducida producción. Fue quinto en las 12 Horas de Sebring con Bandini y Scarfiotti, segundo en la Targa Florio y en los 1000 Km de Nürburgring. Según los trazados, utilizó alimentación a carburadores o a inyección, tapas de 2 o 3 válvulas por cilindro y encendido simple o doble.

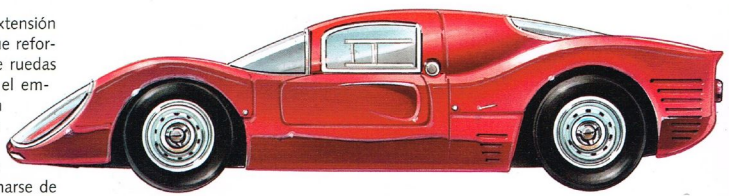


Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero central, 86 x 57 mm, 1986,61 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2/3 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber o inyección Lucas
Potencia:	220 CV a 9000 rpm

Chasis:	jaula de caños con refuerzos de chapa
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	580 kilos
Velocidad máxima:	260 Km/h

1966 330 P3: CARRERA BREVE PERO INTENSA

Biplaza caracterizada por la extensión de los paneles de aluminio que reforzaban el chasis, por el uso de ruedas con sección más ancha, por el embrague ubicado en posición ortodoxa y por los frenos a disco Girling ventilados. La estupenda carrocería, obra de Piero Drogo, puede transformarse de coupé en spider. Breve pero gloriosa fue su carrera deportiva, enriquecida por los éxitos en importantes carreras de duración como los 1000 Km de Monza y Spa Francorchamps.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 10,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	420 CV a 8200 rpm

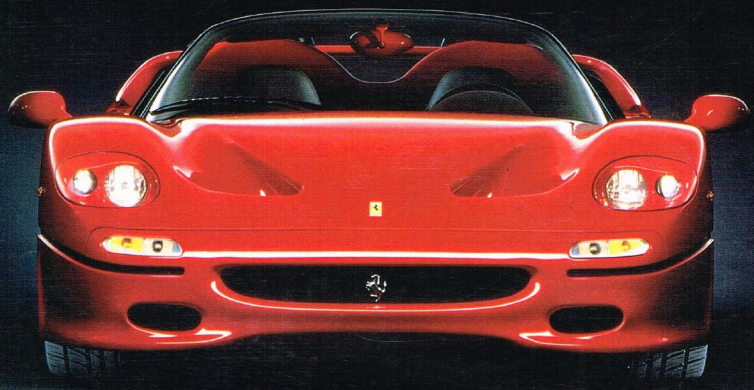
Chasis:	jaula tubular con refuerzos de chapa
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	720 kilos
Velocidad máxima:	310 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Clay Regazzoni con la Ferrari 312 B3 en el Gran Premio de Italia de 1974.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

250 GT Tour de France,
berlinetta de carrera

F355 Spider,
cielo abierto años Noventa

Fábrica,
la pista de Fiorano

Los videos
dedicados al Cavallino